This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Gk
2172
10.7

HARVARD
UNIVERSITY
LIBRARY

Ger 2172.10.7

No 6168

Deutschland's Zolleinigung.

Schutz- und Differentialzölle.

Von

H. C. Carl,

Abgeordneter zur deutschen Nationalversammlung.

Frankfurt am Main,
Gedruckt bei Benjamin Krebs.
1848.

Ger 2172.10.7

HARVARD COLLEGE LIBRARY
JUL 28 1906
HOHENZOLLERN COLLECTION
GIFT OF A. C. COOLIDGE

Vorwort.

Schon einmal habe ich in dieser Frage das Wort genommen: im Anfange dieses Jahres, als sie das Ältesten-Collegium der Berliner Kaufmannschaft beschäftigte. Auch damals hielt ich Deutschland's handelspolitische Einigung nicht für unmöglich; heute hoffe ich sie vollkommener zu erreichen. Die Ereignisse dieses Jahres sind so inhaltschwer und zukunftreich, daß ich meine beiden Schriften aus den ersten Monaten des Jahres (Beiträge zu der Erörterung der Frage über Differential- und Schutzzölle, und meinen Entwurf zu einer Denkschrift der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft) nicht mehr vollständig im Einklang mit der heutigen Lage der Dinge sehe. Mehrfache ehrenvolle Aufforderung hat mich veranlaßt, sie umzuarbeiten. Die handelspolitischen Grundsätze aber sind dieselben geblieben.

Die Einigung Deutschland's ist auf dem Gebiete der materiellen Interessen zuerst theilweise zur Wahrheit geworden. Der Zollverein umfaßt die große Mehrheit der deutschen Bevölkerung, über 63 Procent derselben. Es lag nicht in seiner Natur, bei dem gewonnenen Resultat stehen zu bleiben; das Prinzip, auf dem er beruht, ist nicht beschränkt, es ist weit und groß genug, um auch die Bedürfnisse noch anderer Theile unseres Vaterlandes zu befriedigen. Der lebendige Trieb, mit welchem sich seit einem Jahrzehend die verschiedenen Zollgebiete Deutschland's einander suchen, die Versuche, welche von allen Seiten gemacht worden sind, die trennenden Interessen auszugleichen, haben das längst vorbereitet, was jetzt geschehen muß und zum Heile unsres Vaterlandes geschehen wird. Nehmen wir das Gebiet der Sprache, der Literatur und Wissenschaft aus: so ist auf keinem Punkte die Einheit Deutschland's so reif, so vielfach vorbereitet, als in der Cultur der materiellen Interessen; und wird hier die Einheit erreicht, so steht sie durch die Verknüpfung und Gegenseitigkeit der Bedürfnisse stärker befestigt da, als der Buchstabe des Verfassungsgesetzes sie binden kann.

Das Prinzip, das der Zollverein in seiner Zollgesetzgebung befolgte und das er immer reiner, und in einer immer weitern Ausdehnung zur Ausführung zu bringen suchte, war das: die großen Zweige der materiellen Cultur, Ackerbau, Industrie und Handel in möglichst gleichmäßige Blüthe zu bringen, und dadurch das Interesse der Consumtion und Produktion möglichst aufeinander zu stützen. Preußen war es, das in einer Zeit, wo alle producirenden Staaten ihre Grenzen auf das ängstlichste gegen fremde Erzeugnisse verwahrten, als obersten Grundsatz die Handelsfreiheit aussprach, ohne einen mäßigen Schutz der inländischen Gewerbsamkeit auszuschließen. Und dieser Grundsatz ward auch der Grundsatz des Zollvereins. Die freie Bewegung des Handels, der

Grund und die Bedingung einer reichhaltigen, gesunden und naturgemäßen Produktion, durfte nur so weit beschränkt werden, als es die heimischen Verhältnisse der Produktion unbedingt erheischten.

Es fragt sich: darf und soll in Zukunft von diesem Prinzip abgewichen werden? Ich sage entschieden: Nein. Der gewaltige Zug geht in den Nationen auf allmähliche Herstellung allgemeiner Verkehrsfreiheit, auf Herstellung möglichst gleicher Bedingungen, voller wahrer Gegenseitigkeit. Die Produktion, je mehr sie sich ausbildet, um so mehr macht sie die Zollschranken überflüssig, durch die ihre Keime geschützt wurden. Die Ungleichheiten zwischen den erzeugenden Staaten, die Mißgriffe in der Wahl der Erwerbzweige hören mit den Fortschritten der Produktion selbst auf; und so ist es ganz gewiß, daß das Ziel, dem wir entgegen gehen, die Handelsfreiheit ist, und daß wir dasselbe schon gegenwärtig auf alle Weise zu realisiren haben. Einen großen Schritt hat in dieser Hinsicht der Staat neuerlich gethan, der in der Industrie und dem Handel die oberste Stelle einnimmt; er hat der Macht der Thatsachen und nicht einem abstrakten Grundsatz nachgegeben, der Macht der Thatsachen, wie sie in der Macht und Größe seiner industriellen und Handelsentwicklung liegt. Selbst ein Erbtheil zweier Jahrhunderte, seine Navigationsakte hat er nicht geschont.

Den Streit der Schulen, die scharfen Gegensätze der Theorie dürfen wir ruhen lassen; es handelt sich nicht mehr darum, den rechten handelspolitischen Grundsatz zu gewinnen. Nachdem er mehrere Jahrzehende bei uns in Uebung ist, und seine Richtigkeit durch glückliche Resultate bewährt hat, kommt es nur darauf an, ihn fort und fort mit der Freiheit und mit der Rücksicht zu handhaben, welche die gegebenen und die neu sich bildenden Verhältnisse in Anspruch nehmen.

Wenn es sich nun gegenwärtig um die Handelseinigung des ganzen Deutschland handelt, dürfen wir jenen Grundsatz verlassen, der den Zollverein erreichen ließ, was er in seinen Grenzen erreichen konnte? Gewiß dürfen wir ihn nicht verlassen, wir müssen ihm vielmehr die vollste und ausgedehnteste Anwendung geben, und werden ihn nun erst in sein ganzes Licht setzen können. Wir machen in der Handelsfreiheit einen neuen gewaltigen Fortschritt, indem wir die Zollschranken fallen lassen, welche die großen deutschen Gebiete von einander trennten, indem wir ein viel

größeres Terrain schaffen, auf welchem unter denselben Bedingungen, und unter der regsten Concurrenz die Produktion sich bewegen wird. Schon der Zollverein bei seiner Gründung bot eine ähnliche Erscheinung dar; es fielen die Schranken zwischen verschiedenen Gebieten, deren industrielle Kraft noch in ungleicher Entwicklung begriffen war; aber der kräftige Anreiz zum Wettbewerb stellte allmählich mit geringen Opfern, mit viel größrem Gewinn das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Oertlichkeiten her. Derselbe Fall wird wieder eintreten, wenn die bis dahin getrennten Handelsgebiete Deutschland's ihre Grenzen gegen einander aufheben. Es ist also nur möglich künftig auf dem Prinzip der Handelsfreiheit zu bestehen, wie es der Zollverein ins Leben geführt hat.

Diesem Ziele kommen aber auch die andern deutschen Gebiete mehr und mehr entgegen, die künftig Ein Zollsystem mit dem Zollverein verbinden soll. Der österreichische Kaiserstaat hat seit 1835 die ernstlichsten Anstrengungen gemacht, alle seine Provinzen an demselben indirekten Steuersystem Theil nehmen zu lassen, nur Ungarn, Siebenbürgen, Dalmatien sind noch nicht vollständig einverleibt, obwohl sie mehr und mehr in Annäherung begriffen sind. Von hoher Wichtigkeit wäre es, wenn Oesterreich mit seinen außerdeutschen Provinzen zugleich der deutschen Zolleinigung beitreten könnte. Ich halte dieß nicht für unmöglich. Die Industrie in ihren mannigfaltigsten Zweigen ist fast auf allen Punkten des Kaiserstaates im Aufschwung begriffen, und sucht sich mehr und mehr gleichmäßig über die Provinzen zu vertheilen, wenn auch die eine für diesen, die andere für jenen Industriezweig durch ihre natürlichen Hilfsquellen besonders befähigt ist. So ist die Eisenindustrie vor Allem in Steiermark und Kärnthen zu Hause, aber auch Böhmen, Mähren und Schlesien, Ungarn, Siebenbürgen, Oesterreich unter der Enns und ob der Enns, die Lombardei und Galizien sind nicht vernachlässigt. Die Leinenindustrie hat ihren Hauptsitz in Böhmen und Mähren, aber sie ist auch über Galizien, Ungarn, die Lombardei, Oberösterreich u. s. w. verbreitet. In der Schaafwoll-Erzeugung concurriren alle Provinzen des Kaiserstaates; die Kammgarnspinnerei und Weberei wird mit großem Erfolg in Böhmen, Mähren, Oesterreich, Tyrol, Ungarn und Siebenbürgen betrieben, und wenn die Tuchmanufaktur ihren ausgedehntesten Sitz in Böhmen, Mähren und Schlesien hat, so nehmen

doch auch die andern Provinzen noch Theil daran, und ist ihnen für die Zukunft der Betrieb derselben durch kein unübersteigliches Hinderniß verschlossen. Die Baumwollenspinnerei wird am schwunghaftesten in Oesterreich unter der Enns, in Böhmen, Tyrol, Vorarlberg, in der Lombardei betrieben; und zwar erzeugt der Kaiserstaat den bei weitem größten Theil seines Twistbedarfes selbst; die Weberei ist besonders in Böhmen zu Hause, aber auch Ungarn und Siebenbürgen weben wenigstens für den eignen Bedarf. Wie sich aus diesen und andern Beispielen erkennen läßt, so sind im Kaiserstaat an jedem Arbeitszweige mehr oder weniger alle Provinzen betheiligt, und nicht die Abgeschlossenheit, sondern allein die freie Concurrenz wird im Stande seyn, die bisher in dieser oder jener Industrie zurückgebliebenen Landestheile Oesterreichs zu heben, neue Bedürfnisse erhöhter Cultur zu wecken und zu befriedigen. Auch in Betreff der Aus- und Einfuhr haben die österreichischen Landestheile ziemlich übereinstimmende Bedürfnisse. Es dürfte also kein erheblicher Grund anzuführen seyn, weßhalb nicht der Gesammtstaat Oesterreich einer gemeinsamen deutschen Zollverfassung beitreten sollte; die ununterbrochenen geschichtlichen Beziehungen, welche Deutschland mit jenen außerdeutschen Ländern unterhalten hat, gebieten uns jenen Zusammenhang auch ferner aufrecht zu erhalten und durch das materielle Interesse noch fester knüpfen; eine gesunde Handelspolitik erheischt, daß der mächtige deutsche Strom, die Donau, diese hochwichtige Handelsstraße, in befreundeten Händen sey. Nie dürfen wir in solchem Sinne die Einheit Deutschland's anstreben, daß jene österreichischen Landestheile sich zurückgestoßen fühlen müssen. Oesterreich ist aus dem lokalen und provinziellen System der Zollverfassung mehr und mehr zu einem gemeinsamen System durchgedrungen, und wir dürfen es auf diesem richtigen Weg nicht lähmen und unterbrechen. Die Zukunft soll uns nichts von den Verdiensten und Erfolgen der Vergangenheit entreißen.

Aber nicht allein durch das Aufgeben des provinziellen Systems, durch Herstellung eines großen Terrains, auf welchem im freien Wettbewerb und unter gleichen Bedingungen die Arbeitskraft des Landes sich entwickeln sollte, auch durch Reduktion der Zölle ist Oesterreich dem Prinzip der Handelsfreiheit näher getreten, und hat sich um eben so viel dem Grundsatz des Zollvereins befreundet. So hat Oesterreich seit eini-

gen Jahren den hohen Eingangszoll auf Baumwollengarn bedeutend ermäßigt, ohne seine eigne Produktion zu lähmen; schon früher hat es den Zoll auf feines wie ordinäres Papier herabgesetzt. Eine ähnliche Ermäßigung hat es in Bezug auf alle Lederſorten eintreten lassen. Ebenso hat es begonnen, die hohen Zölle auf Colonialwaaren herabzusetzen, und hat einen erfolgreichen Anfang mit dem Kaffee gemacht. Das Prohibitivsystem, das es in Betreff der Schafwollen-, Baumwollen- Leinen- und Seiden-Gewebe, des Porcellans, der Eisenwaaren verfolgt, ist der Entwicklung seiner eignen Industrie nur schädlich. Oesterreich hat nicht den vierten Theil der Ausfuhr an Manufakturen, deren sich der Zollverein erfreut, was zum großen Theil die Folge jenes Systems ist. Dazu gewähren die Prohibitivzölle dem Schmuggelhandel eine so ansehnliche Prämie, daß von ihr gewiß in Oesterreich ein ausgedehnter Gebrauch gemacht wird. Ich bin gewiß, daß Oesterreich im eignen Interesse von diesen Einfuhrverboten abstehen und auf die Zölle des Zollvereins eingehen wird. In mehreren der genannten Fabrikationszweige ist es durch die Natur noch mehr begünstigt als die Zollvereins-Industrie, in den andern steht es ihm wenigstens nicht nach; und was die technische Vollendung betrifft, so wird es dem Zollverein nicht viel nachgeben. In Ansehung der Spinnerei wird die Annahme gleicher Zollsätze der Zollvereins- und der österreichischen Industrie gleich sehr angemessen seyn. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Spinnerei im Zollverein mit Recht über Vernachlässigung klagt, und daß, wenn irgendwo, gewiß an dieser Stelle die Aufforderung zum Schutz der nationalen Arbeit an ihrem Orte ist. Die Flachsspinnerei befindet sich in Oesterreich in gleicher Calamität wie im Zollverein; in beiden Handelsgebieten liegt viel Schuld an der Gewinnung und Behandlung des Rohstoffs, und es wäre Zeit, daß ähnliche Maaßregeln wie in Irland angewendet worden, der Veredlung des Flachses zu Hülfe kämen; aber gewiß ist auch, daß der Zollschutz in Oesterreich (18 sfg. pro Zollcentner), wie im Zollverein für das Flachsgarn unzureichend ist. Hier könnten sich demnach beide Zollgebiete zu einer Erhöhung vereinigen. Dasselbe gilt auch vom Kammgarn; auch hier ist der Schutz in Oesterreich wie im Zollverein unzureichend; die mittleren und niederen Garnsorten halten bei uns die englische Concurrenz nicht aus,

da geringe Kammwolle bei uns nur noch wenig erzeugt wird; kaum können die feineren Sorten, die englische und die besonders im Augenblick durch die jüngst gewährten Rückzölle und Ausfuhrprämien gefährliche französische Concurrenz bestehen. In Oesterreich aber ist die Einfuhr von Kammgarn auffallend in Zunahme begriffen. Die Lage der österreichischen Baumwollenspinnerei ist eine sehr günstige geworden, seitdem das Eingangsverbot abgeschafft und ein Schutzzoll eingeführt worden ist. Oesterreich spinnt den bei weitem größten Theil seiner Baumwollengarne, die es verarbeitet; der Zollverein erzeugt nur etwa den dritten Theil seines Garnbedarfs. Um dem Inlande eine Industrie zu erhalten, die so viele Arbeitskraft in Bewegung setzt, und die dem Engländer nicht natürlicher ist als uns, hält man im Zollverein einen Zoll von 5—6 Thlr. vom Zollcentner für genügend; damit würde sich auch Oesterreich einigen können, indem es seinen seit 1845 gültigen Zoll nur um ein Weniges herabsetzte.

Die Rücksichten auf seine Production könnten demnach Oesterreich nicht abhalten, an das System des Zollvereins heranzutreten und zwar mit sammt seinen außerdeutschen Provinzen. Die Bedürfnisse sind vielmehr auf beiden Seiten gleichartige, und würden eine reichere Entwicklung beider Theile herbeiführen. Ein Schritt, den der Zollverein noch Oesterreich entgegen thun könnte, ist die Annahme der Verzollung nach dem Werth, wenn auch nicht in der ganz zusammengesetzten Weise der österreichischen Tarifirung. Bei der im Zollverein üblichen Anwendung des Gewichtsmaaßstabes sind die gröbern Artikel mehr als billig geschützt, die feinern Sorten, wo der Werth des Rohstoffs vor der Mühe und den Kosten der Anfertigung fast verschwindet, mehr als billig vernachlässigt. Obwohl der Consum der feinern Sorten geringer ist, so ist doch gerade ihre Anfertigung ein Mittel zur Verfeinerung und Weiterbildung der Industrie in allen Fächern; sie macht den Arbeiter wie den Fabrikanten geschickt, erhebt ihn zu höherer Fertigkeit und Gewandtheit und trägt unendlich viel dazu bei, die mittlern und gröbern Artikel, die den Hauptbedarf ausmachen, zu veredeln und zu vervollkommnen. In dem Verkehre Oesterreichs nehmen heute schon die deutschen Staaten die erste Stelle ein; und, was den Verkehr des Zollvereins betrifft, so nimmt in ihm Oesterreich

den zweiten Platz ein. So eng sind gegenwärtig schon die Beziehungen beider Gebiete; ihre Vereinigung wäre ein großer Sieg des Prinzips der Handelsfreiheit und aller ihrer Segnungen. Für den Transithandel ist nicht minder der gegenseitige Verkehr von höchster Wichtigkeit; wieviel würde aber gewonnen werden, wenn die 272 Meilen Grenzlänge, die jetzt zwischen beiden Gebieten theilen, die Zollschranken fallen sehen!

Was die Besteuerung der Colonialwaaren betrifft, so wird man wohl in Zukunft überhaupt andern Grundsätzen huldigen in Ansehung aller der Artikel, die in den alltäglichen Gebrauch übergegangen sind. Hier fallen auch die Bedürfnisse der norddeutschen Staaten sehr mit ins Gewicht. Die Consumtion der norddeutschen Staaten (des Steuervereins, Schleswig-Holsteins, Mecklenburgs, der Hansestädte) ist viel ansehnlicher als die des Zollvereins, und diese wieder als die Oesterreichs. Und den wichtigsten Anlaß dazu geben jedenfalls die niedrigeren Zollsätze in jenen nördlichen Gebieten. Das ist ganz augenscheinlich beim Zucker, Sirop, Kaffe, Thee. Den Reis besteuert Oesterreich viel niedriger als der Zollverein, ein doppelter Anlaß für diesen, den Zoll auf ein so nothwendig gewordenes Nahrungsmittel herabzulassen. Mehrere Gesichtspunkte zugleich werden dazu rathen, die Steuer auf dergleichen nothwendig gewordenen Colonialartikel zu ermäßigen. Einmal der heute mehr und mehr in Uebung kommende Grundsatz, die Staatseinkünfte nicht sowohl aus indirecten Steuern, als durch eine Besteuerung des Einkommens zu gewinnen; sodann die Erfahrung, daß bei Artikeln des täglichen Gebrauchs verminderter Zoll die Consumtion ansehnlich steigert und den anscheinenden Verlust der Zollcasse bald wieder einbringt. Diese Erfahrung haben England und Nordamerika im größten Maaßstabe gemacht. Jedoch bin ich der Meinung, daß man diese Ermäßigung des Eingangszolles auf Colonialwaaren eintreten lasse als eine Begünstigung des directen Importes auf eigenen Schiffen oder auf Schiffen gleichgestellter Nationen. Auf diese Weise würde sich ein doppelter Zweck erreichen lassen, davon aber weiter unten.

Eine eigenthümliche Schwierigkeit stellt der Vereinigung der Zollgebiete das österreichische Tabaksmonopol entgegen, das einen jährlichen Ertrag von 10 Millionen Gulden einbringen soll. Dergleichen Monopole sind

da geringe Kammwolle bei uns nur noch wenig erzeugt wird; kaum können die feineren Sorten, die englische und die besonders im Augenblick durch die jüngst gewährten Rückzölle und Ausfuhrprämien gefährliche französische Concurrenz bestehen. In Oesterreich aber ist die Einfuhr von Kammgarn auffallend in Zunahme begriffen. Die Lage der österreichischen Baumwollenspinnerei ist eine sehr günstige geworden, seitdem das Eingangsverbot abgeschafft und ein Schutzzoll eingeführt worden ist. Oesterreich spinnt den bei weitem größten Theil seiner Baumwollengarne, die es verarbeitet; der Zollverein erzeugt nur etwa den dritten Theil seines Garnbedarfs. Um dem Inlande eine Industrie zu erhalten, die so viele Arbeitskraft in Bewegung setzt, und die dem Engländer nicht natürlicher ist als uns, hält man im Zollverein einen Zoll von 5—6 Thlr. vom Zollcentner für genügend; damit würde sich auch Oesterreich einigen können, indem es seinen seit 1845 gültigen Zoll nur um ein Weniges herabsetzte.

Die Rücksichten auf seine Production könnten demnach Oesterreich nicht abhalten, an das System des Zollvereins heranzutreten und zwar mit sammt seinen außerdeutschen Provinzen. Die Bedürfnisse sind vielmehr auf beiden Seiten gleichartige, und würden eine reichere Entwicklung beider Theile herbeiführen. Ein Schritt, den der Zollverein noch Oesterreich entgegen thun könnte, ist die Annahme der Verzollung nach dem Werth, wenn auch nicht in der ganz zusammengesetzten Weise der österreichischen Tarifirung. Bei der im Zollverein üblichen Anwendung des Gewichtsmaaßstabes sind die gröbern Artikel mehr als billig geschützt, die feinern Sorten, wo der Werth des Rohstoffs vor der Mühe und den Kosten der Anfertigung fast verschwindet, mehr als billig vernachlässigt. Obwohl der Consum der feinern Sorten geringer ist, so ist doch gerade ihre Anfertigung ein Mittel zur Verfeinerung und Weiterbildung der Industrie in allen Fächern; sie macht den Arbeiter wie den Fabrikanten geschickt, erhebt ihn zu höherer Fertigkeit und Gewandtheit und trägt unendlich viel dazu bei, die mittlern und gröbern Artikel, die den Hauptbedarf ausmachen, zu veredeln und zu vervollkommnen. In dem Verkehre Oesterreichs nehmen heute schon die deutschen Staaten die erste Stelle ein; und, was den Verkehr des Zollvereins betrifft, so nimmt in ihm Oesterreich

den zweiten Platz ein. So eng sind gegenwärtig schon die Beziehungen beider Gebiete; ihre Vereinigung wäre ein großer Sieg des Prinzips der Handelsfreiheit und aller ihrer Segnungen. Für den Transithandel ist nicht minder der gegenseitige Verkehr von höchster Wichtigkeit; wieviel würde aber gewonnen werden, wenn die 272 Meilen Grenzlänge, die jetzt zwischen beiden Gebieten theilen, die Zollschranken fallen sehen!

Was die Besteuerung der Colonialwaaren betrifft, so wird man wohl in Zukunft überhaupt andern Grundsätzen huldigen in Ansehung aller der Artikel, die in den alltäglichen Gebrauch übergegangen sind. Hier fallen auch die Bedürfnisse der norddeutschen Staaten sehr mit ins Gewicht. Die Consumtion der norddeutschen Staaten (des Steuervereins, Schleswig-Holsteins, Mecklenburgs, der Hansestädte) ist viel ansehnlicher als die des Zollvereins, und diese wieder als die Oesterreichs. Und den wichtigsten Anlaß dazu geben jedenfalls die niedrigeren Zollsätze in jenen nördlichen Gebieten. Das ist ganz augenscheinlich beim Zucker, Sirop, Kaffe, Thee. Den Reis besteuert Oesterreich viel niedriger als der Zollverein, ein doppelter Anlaß für diesen, den Zoll auf ein so nothwendig gewordenes Nahrungsmittel herabzulassen. Mehrere Gesichtspunkte zugleich werden dazu rathen, die Steuer auf dergleichen nothwendig gewordenen Colonialartikel zu ermäßigen. Einmal der heute mehr und mehr in Uebung kommende Grundsatz, die Staatseinkünfte nicht sowohl aus indirecten Steuern, als durch eine Besteuerung des Einkommens zu gewinnen; sodann die Erfahrung, daß bei Artikeln des täglichen Gebrauchs verminderter Zoll die Consumtion ansehnlich steigert und den anscheinenden Verlust der Zollcasse bald wieder einbringt. Diese Erfahrung haben England und Nordamerika im größten Maaßstabe gemacht. Jedoch bin ich der Meinung, daß man diese Ermäßigung des Eingangszolles auf Colonialwaaren eintreten lasse als eine Begünstigung des directen Importes auf eigenen Schiffen oder auf Schiffen gleichgestellter Nationen. Auf diese Weise würde sich ein doppelter Zweck erreichen lassen, davon aber weiter unten.

Eine eigenthümliche Schwierigkeit stellt der Vereinigung der Zollgebiete das österreichische Tabaksmonopol entgegen, das einen jährlichen Ertrag von 10 Millionen Gulden einbringen soll. Dergleichen Monopole sind

aber ohnehin nur Ueberbleibsel verschollener Finanzsysteme und lassen sich mit den neuen richtigen Grundsätzen nicht in Einklang bringen. Da aber die Verwaltung einen Ausfall einer so bedeutenden Einnahme nicht wird missen können, so würde ich vorschlagen, eine Consumtionssteuer auf Tabak einzuführen neben der Eingangssteuer, ähnlich wie die Branntweinsteuer bei der Fabrikation erhoben wird. Der Tabak ist und bleibt ein Luxusgegenstand, der eine Verbrauchssteuer ertragen kann; auch die Franzosen lassen sich eine sehr ansehnliche Vertheuerung dieses Artikels gefallen. Auch den andern Staaten Deutschland's dürfte sich eine Consumtionssteuer auf Tabak wohl empfehlen als Ersatz mancher Steuerausfälle, welche die neue Ordnung der Dinge zum Zwecke der Erleichterung des Looses der arbeitenden Classe herbeiführen wird. So würde sich auch diese Schwierigkeit aus dem Wege räumen lassen.

Ich werfe noch einen Blick auf den nördlichen Theil Deutschland's, so weit er dem Zollverein noch nicht angehört, die kleinen Gebiete des Steuervereins, Schleswig-Holstein's, Mecklenburg's, der Hansestädte. Die Gesichtspunkte, um derentwillen diese Staaten dem Zollverein fern geblieben sind, waren sehr verschieden. Hannover hat sich besonders über den hohen Tarif der Colonialwaaren beklagt und verlangte den Schutz der maritimen Interessen. Beiden Forderungen kann und soll zu gleicher Zeit nachgegeben werden. Mecklenburg befand sich noch in der ganzen Unordnung der Steuererhebung eines Feudalstaates. Diesem Zustande ist mit den deutschen Grundrechten die Art an die Wurzeln gelegt. Schleswig-Holstein wird nach Vollendung des Kampfes mehr als jeder andere Staat Veranlassung haben, sich aufs engste an Deutschland und seine materiellen Interessen anzuschließen. Die Hansestädte aber werden sich künftig in ihrem Handel kräftiger an die Hinterlande anschließen müssen; der wahre und bleibende Werth ihres Handels besteht schon heute in der Vermittlung deutscher Aus- und Einfuhr; es läßt sich kein Grund denken, weshalb der Zwischenhandel Hamburg's leiden sollte, wenn in den Häfen Deutschland's Maaßregeln zum Schutz des deutschen Eigenhandels ergriffen werden; warum Hamburg aufhören soll, der Zwischenmarkt für den europäischen Norden in Bezug auf die wichtigsten Handelsartikel zu seyn; es läßt sich nicht einsehen,

welche unüberwindliche Hemmung der freien Wiederausfuhr entgegentreten soll, in dem Falle, daß künftig die Hafenplätze Deutschland's, durch eine Differenz im Zoll begünstigt, direkte Verbindungen mit den überseeischen Staaten für die Bedürfnisse Deutschland's bei sich zur Regel machen, die indirekte Einfuhr für den Verbrauch in Deutschland und nur für diesen, möglichst ausschließen werden.

Ich kann es nicht empfehlen, daß man Hamburg, Bremen, Triest und andere Häfen für Freihäfen erkläre; gar mancher Mißbrauch geht daraus hervor, der den nationalen Handelszwecken direkt entgegenläuft. Vielmehr ist in allen Häfen, die sich für den überseeischen Handel eignen, ein Entrepotsystem einzurichten, aber unter einer solchen Handhabung der Controlle, daß sie nicht ungebürlich störend eingreift und empfindliche Zögerungen herbeiführt. Daß der Zollverein in seinen Häfen eine peinliche Art der Controlle ausgeübt hat, ist nicht zu leugnen. Hierin kann und wird England gewiß Muster seyn, das bei allen Zollbeschränkungen doch dem Handel die freieste Bewegung erhalten hat. Hat doch England bei aller Strenge seiner Zollgesetzgebung die unversteuerte Niederlage zum Zwecke der Wiederausfuhr herzustellen gewußt; hat es doch bei allen Maaßregeln, die es zum Schutz des eigenen Handels gegründet, Liverpool zum Baumwollen-Markt der ganzen Welt gemacht.

Ich kann für die nördlichen Gebiete Deutschlands von der Zeit an, wo ihre wichtigen Handels- und Schifffahrts-Interessen den angemessenen Schutz gegen fremden nicht berechtigten Mitbewerb erhalten, wo sie die natürlichen Knotenpunkte eines großen Theils der deutschen Ein- und Ausfuhr bilden werden, wo der Verkehr auf den Strömen und Straßen durch ganz Deutschland von allen nicht unumgänglich nöthigen Lasten wird befreit seyn, und wo der Eingangszoll auf Colonialwaaren zu Gunsten der eignen Schifffahrt durch einen Differenzialzoll wird ermäßigt werden — ich kann dann keinen Grund mehr finden, weshalb die nördlichen Gebiete sich nicht der Handelspolitik des Zollvereins anschließen sollen. Ihren Absatz an Landesprodukten außerhalb Deutschland werden sie dadurch nicht verlieren; denn England nimmt ihnen diese gewiß nicht aus zarten Rücksichten ab, sondern weil es dieselben braucht und ihnen vor andern den Vor-

zug giebt. Ueber eine wesentliche Vertheuerung der Fabrikate aber werden sie nicht Klage führen können; denn theils lassen sie (Hannover, Schleswig-Holstein, Mecklenburg) die fremden Fabrikate auch nicht unversteuert ins Land (freilich unter einem Zoll, der der inländischen Industrie nichts nützt), theils wird man eine Industrie, wie die des Zollvereins nicht der Theurung anklagen können, die auf fremden Weltmärkten schon in den wichtigsten Zweigen auf das erfolgreichste mit den Erzeugnissen der industriereichsten Länder concurrirt, und die auf allen Punkten, wo sie zeitweise einen Schutzzoll nöthig hat, durch ihren Eifer und ihre Anstrengungen ihn bald überflüssig macht. Auf einem so großen Gebiete, wie künftig das vereinte deutsche Zollgebiet seyn wird, muß schon die gewaltige innere Concurrenz die Preise auf den möglichst niedrigen Stand herabbringen. Und dann: werden denn jene nördlichen Gegenden nicht ihren eigenen Antheil an der deutschen Industrie ergreifen; wird sich nicht die Bearbeitung des Rohzuckers, des Tabaks, das Weingeschäft hauptsächlich an die Stapelplätze der ausländischen Waaren verlegen?

Es scheint hiernach einleuchtend, daß von den Zollsystemen, denen gegenwärtig Deutschland unterliegt, nur das des Zollvereins eine Zukunft hat, und die Aussicht, seinen Grundsatz von ganz Deutschland angenommen zu sehen, dessen Bedürfnisse künftig in höherem Maaße zu befriedigen, als andre Zollsysteme bisher gethan haben. Der Grundsatz des Zollvereins sucht gleich sehr der Industrie und ihren Ansprüchen auf mäßigen Schutz wie der freiesten Bewegung des Handels gerecht zu werden. Das österreichische wie das norddeutsche Gebiet huldigen beide einseitigen Systemen; es werden sich die Interessen des producirenden Binnenlandes und des handeltreibenden Küstenlandes nur verschmelzen lassen, aber auch so, daß beiden aus der Verschmelzung wesentliche Vortheile hervorgehen, wenn der Grundsatz des Zollvereins zur Anwendung kommt. Jeder Handel, jeder Austausch setzt voraus, daß die productive Kraft des Inlands möglichst angespannt werde, um der Tauschwerthe recht viele hervorzubringen. Und zumal in einem Lande, das sich einer so entwickelten Cultur erfreut, wie Deutschland, und wo jede Vernachlässigung einer durch Natur, Lage und Umstände gebotenen Gelegenheit ein Mißver-

hältniß zwischen der zunehmenden Bevölkerung und ihren Existenzmitteln erzeugen kann, in einem solchen Lande darf keine Anlage, keine Gunst der Natur und Verhältnisse unbenutzt gelassen werden; keinen Zweig der Arbeit, der bei uns unter gleich günstigen Umständen cultivirt werden kann, dürfen wir unangebaut lassen. Schon darum, weil nur bei möglichster Mannigfaltigkeit der Arbeitszweige die Arbeitskräfte sich vertheilen, statt sich anzuhäufen, und bei der Gegenseitigkeit, in welcher alle Erwerbszweige stehen, sie wechselseitig Erzeuger und Abnehmer werden. Nicht alle Erwerbszweige, die einem Volke naturgemäß sind, befinden sich zu jeder Zeit in gleicher Lage; die einen sind althergebrachte, eingeübte; die andern sind neu angepflanzte; die einen sind mehr, die andern weniger von fremder Concurrenz bedroht. Soll es nun wirklich zu einer mannichfaltigen, allseitigen Ausbildung der Industrie kommen, auf welche die Arbeitskräfte sich regelmäßig vertheilen, so daß sie in gegenseitiger Consumtion und Produktion einander stützen und tragen: dann müssen die einzelnen Erwerbzweige unter möglichst gleiche Bedingungen gestellt werden; handelspolitische Maaßregeln müssen so lange die Ausgleichung erleichtern, bis sie aus der eignen Erstarkung und Reife der geschützten Industrie hervorgeht. Darum darf aber auch der Schutz nur ein mäßiger, eben zureichender, in keinem Falle ein Einfuhrverbot seyn. Das Ziel muß immer seyn: aus eigner Kraft das zu erreichen, was zeitweise die Schutzmaaßregel erleichtert. Die schaffende Kraft des Nationalreichthums ist immer eine blühende, mannichfaltige, vielgetheilte und vielgestaltige Industrie; sie hat ihren Bestand und ihre Nahrung zuvörderst in der Gegenseitigkeit ihrer Zweige; sie wirkt fördernd auf die Bodencultur und die Verwerthung ihrer Produkte; sie schafft dem Handel die reichsten, leichtesten und werthvollsten Austauschmittel. Darum muß uns die Rücksicht auf die Industrie immer in erster Linie stehen; unsere Fürsorge muß sich vor Allem den Industriezweigen zuwenden, die die meisten Hände beschäftigen, und zu denen unser Vaterland so gut wie andre Länder die Mittel bietet, oder ebenso leicht herbeischaffen kann. Für das Unvollkommene und doch Entwicklungsfähige müssen wir eine möglichst günstige und vertrauen-erweckende Lage herbeiführen. Maaßregeln,

die auf diesen Zweck ausgehen, die inländische Production gleichmäßig und allseitig, so weit Mittel und Anlagen zu Gebote stehen, auszubilden, Capitalien und Arbeitskraft ihr zuzuwenden, der Arbeitsfähigkeit des Volkes angemessenen Stoff zu geben, stehen mit dem wohlverstandenen Sinn und Zweck der Handelsfreiheit nicht im Widerspruch, die Handelsfreiheit soll die Nationen nicht ausbeuten, ihre produktive Kraft vernichten, sie soll sie an einander ergänzen, sie führt sie so zu einander, daß jede für die Entwickelung eigener Kraft, Selbstständigkeit und Lebensfülle freien Spielraum haben muß. Erst wenn sie selbst für sich etwas sind können sie einander etwas werden.

Wenn ich die großen Folgen überblicke, die aus einer gemeinsamen Zollverfassung Deutschland's auf Grund des Prinzips, das die Praxis des Zollvereins empfiehlt, hervorgehen werden, wenn ich die neuen großen Aufgaben erwäge, die aus der Erweiterung des Absatzgebietes für die deutsche Produktion entstehen, die freiere Bewegung aller erzeugenden Kräfte, wenn ich aus der Vereinigung der Interessen der Küsten- und Binnenlande die innigste Verschmelzung der großen Zweige der materiellen Arbeit hervorgehn sehe, so bin ich gewiß, daß die Irrthümer ein Ende erreichen werden, die heute den Fehler da suchen, wo er nicht ist, und Heilmittel vorschlagen, die uns nur verderblich seyn können. Jeder Kundige wird mit mir die Verblendung beklagen, mit der von Vielen heute die Rückkehr in vergangene und längst gerichtete Systeme verlangt wird. Nie hat man mit größerer Verblendung gegen die große Industrie, gegen die Maschinen, gegen die großen Capitalien geeifert als heute; man bedenkt nicht, daß durch diese Mittel allein die Industrie ausgedehnt, die Arbeit unendlich vermehrt, der Absatz nach Außen errungen worden ist. Vergeblich wird es überall seyn, die Handarbeit neben der Maschinenarbeit bestehen zu lassen; man muß zeitig auch für die Linnen-Industrie diese Ueberzeugung gewinnen, die doch für die andern Gespinnste uns ganz unbezweifelt ist.

Es ist ein leerer Schein, wenn man behauptet, die Maschine verdränge die Menschenhand von der Beschäftigung; sie ersetzt sie da, wo es des menschlichen Geistes nicht würdig ist, Hand anzulegen; sie erleichtert die Arbeit, aber sie vervielfältigt sie, sie macht ihr Pro-

dukt minder kostbar und darum für Alle erreichbar; deßhalb aber giebt sie Anlaß zu unendlicher Ausdehnung der Produktion; man sage doch ganz einfach, ob nicht seit der Einführung der Maschinen eine viel größere Zahl Menschen (noch dazu reichlicher, auf leichtere Weise) in der Industrie beschäftigt werden, als vorher. In England haben dieselben Industriezweige nicht den zwanzigsten Theil der Menschen beschäftigt, die nachher durch die Maschinen Arbeit gefunden haben. Nur durch die Maschine ist Vereinfachung, Vervollkommnung der Technik, Verbesserung und Erweiterung der Industrie möglich; in der Erfindung der Maschine verbündet sich die Intelligenz mit der Naturkraft; und von da entspringt ein Fortschritt aus dem andern. Ein Jahrzehend führt dann eine Industrie weiter in technischer Vervollkommnung, in Verbreitung, in Billigkeit der Produktion, in reichlichstem Absatz als früher mehrere Jahrhunderte. Die Engländer, nachdem sie in eignem Interesse genöthigt waren, ihr früheres sehr hohes Schutzsystem aufzugeben, und nun im Wetteifer mit andern industriell erstarkten Nationen bestehen müssen, worauf setzen sie ihre Hoffnung? Auf die Güte und Billigkeit ihrer Produktion. Und worauf denken sie diese zu gründen? Auf die Ausdehnung und Vervollkommnung des Maschinenwesens. Das finden wir in allen neuesten Handelsschriften der Engländer. Und wir sollen so blind seyn, um aufzugeben, was wir errungen haben, wir sollen die Maschinen beseitigen, um zu dem früheren drei- und viersachen Preise des Fabrikats zurückzukehren, und unsern Absatz auf Null zu reduciren? Wir sollen uns mit Prohibitiv-Zöllen umgeben, um auf gesetzlichem Wege das fremde Maschinenfabrikat fernzuhalten, auf ungesetzlichem es in's Land zu locken? Das heißt die heimische Industrie geradezu erwürgen und die Grenzbevölkerung auf viele Meilen in's Land hinein durch den Schmuggel demoralisiren. Oesterreich, glaube ich, hat in letzterer Hinsicht die bittersten Erfahrungen gemacht und wird schon um ihretwillen gern zu einem liberaleren System übergehen; nur in diesem wird es wohl auch die Möglichkeit erlangen, den Unterschleifen bei der Verzollung ein Ziel zu setzen. — Die Vorurtheile gegen das Maschinenwesen werden ja wohl endlich der besonnenen Beurtheilung weichen.

Nicht minder muß der Wahn zerrinnen, der heute der Gewerbefreiheit alle möglichen traurigen Folgen aufbürdet, und es versucht, das große Prinzip, das die blühende Entwicklung der Industrie möglich gemacht hat, mit ängstlichen Schranken zu umgeben und zu lähmen; es ist mächtiger als alle die Grenzen, mit denen man es umziehen will und wird die Spinngeweben zerreißen, in die es gefangen werden soll. Durch das Prinzip der Gewerbefreiheit sehe ich ein vernünftiges Innungswesen nicht ausgeschlossen, eine solche Vereinigung der Gewerbsgenossen, die auf Fortbildung, auf Verbreitung von Kenntnissen, auf sittliche und intellectuelle Hebung des Ganzen ausgeht, und von der sich Niemand ausschließen soll. Aber davon sind gar sehr unterschieden die unbesonnenen Forderungen zur Rückkehr zum Alten. Ist etwa in Preußen und in Rheinbayern der Gewerbefleiß vernachläßigt, weil bei ihnen Gewerbefreiheit gilt? Das einzige Heilmittel unsrer Production besteht im consequenten Fortschritt zu dem, was vor uns liegt, nämlich zur Erweiterung ihres Gebietes, zur freiesten Bewegung auf einem größeren Spielraum, zur Wechselwirkung aller Kräfte aus eigenster freiester Natur.

Schon die Rücksicht auf unsere deutsche Nordseeküste veranlaßte mich im Vorigen, unserer Schifffahrts-Interessen zu gedenken; ich will sie nun noch zum besondern Gegenstand der Betrachtung machen.

Nirgends mehr als in unsern Schifffahrts-Interessen ist es uns Deutschen fühlbar geworden, welche Nachtheile in der Zerrissenheit unseres Vaterlandes liegen. Da wo unsere wichtigsten Verkehrsbahnen, wo unsere Ströme in's Meer ausmünden, da ist die Macht Deutschland's gelähmt, da waltet ein andres Regiment und Gesetz, als es der Mehrzahl der dabei Interessirten genehm seyn kann. Die Rhein- und Donau-Mündungen sind in der Gewalt fremder Völker, deren politische und Handels-Interessen uns entgegengesetzt sind oder mit den unsern rivalisiren; die Elbe- und die Weser-Mündungen stehen unter der Herrschaft zweier Handelsstädte, die es bis heute vorzogen, ihren eignen Weg zu gehen und um die dringenden Wünsche der Hinterlande sich nicht zu bekümmern. Nur die Oder- und Weichselmündungen gehörten dem Zollverein und dienten mit eignen Opfern seinen Interessen, sie waren aber zu entlegen, um am Welthandel in

großartigem Maaßstabe Theil zu nehmen; zu den vielen Schwierigkeiten kam noch der Sundzoll.

Unter diesen Umständen waren alle Anstrengungen vergeblich, der Schifffahrt die dem Ganzen Deutschland's angemessensten Richtungen zu geben, den Handel und die Rhederei näher an die Bedürfnisse der Industrie heranzuziehen, dem Auslande gegenüber mit gerechten Forderungen aufzutreten. Den natürlichsten völkerrechtlichen Ansprüchen, mit gleichem Maaße vom Auslande gemessen zu werden, mit welchem wir es messen, konnten wir kein Genüge schaffen.

Als Preußen, besonders durch die unablässigen Bemühungen seines Handelsamts gedrängt, den norddeutschen Staaten den Plan zu einem deutschen Handels- und Schifffahrtsbund vorlegte, gingen Hannover, Oldenburg und Bremen bereitwillig darauf ein, Hamburg aber zog es vor, in seiner isolirten Stellung zu bleiben. Mit den Ansichten, welche die Senatsschrift geltend machte, harmonirten auch die Ostseehäfen Preußen's. Die Rheinplätze und die großen Handelsstädte Preußen's dagegen empfahlen dringend den Plan, und auch in Süddeutschland ward er freudig begrüßt.

Heute gebietet uns nun schon die politische Lage Deutschland's, die Ausführung des Planes baldigst herbeizuführen. Deutschland muß sich und seine Handelsinteressen dem Ausland gegenüber vereinigt darstellen, es muß eine gemeinsame Schifffahrtsakte annehmen und auf Grund derselben mit den auswärtigen Nationen in Unterhandlungen und Verbindung treten.

Bereits ist das äußere Symbol dieser Handelseinheit, eine gemeinsame Flagge beschlossen; auch die Vertretung der vereinigten Staaten Deutschland's nach Außen soll eine gemeinsame seyn; so müssen wir nun auch ein Gesetz gründen, auf welches wir im Handel mit den auswärtigen Nationen Gegenseitigkeit gewähren und beanspruchen können.

Wir hatten bisher kein Gesetz; wir haben allen Nationen Alles gegeben; sie haben mit allen Waaren aus allen Häfen der Welt in unsern Häfen Handel treiben können, aber uns gestanden sie nur so weit Gegenseitigkeit zu, als sie durch ihre Handelsgesetzgebung offen gelassen war; und das war freilich ein sehr beschränkter Spielraum;

wir waren nicht allein von dem fremden Handel verdrängt, wir waren in unsern eignen Verkehrsbahnen benachtheiligt, durch fremde Concurrenz übervortheilt. Man gehe die Navigationsakten der andern Nationen durch, und man sage, was den deutschen übrig blieb, während wir Allen Alles freigaben; man übersehe die Handelsbewegung, welche unsere betriebsame Nation von 45 Millionen in's Leben rufen mußte, und betrachte, welchen Antheil davon ihr die Concurrenz der fremden Staaten übrig ließ.

Ich bin weit davon entfernt, zu leugnen, daß auf den Wegen, die für den deutschen Schifffahrtsverkehr von fremden Gesetzgebungen offen gelassen worden sind, Großes und Dauerndes, solid Begründetes geleistet worden ist; unsre Seeplätze haben im direkten Verkehr mit andern europäischen Nationen diesen größtentheils den Rang abgelaufen; in ihren hochwichtigen direkten Handelsbeziehungen hat unter Andrem die ostseeische Flagge die brittische, französische, dänische, belgische, spanische, russische überflügelt, nur von Holland, Norwegen und Schweden wird sie auf diesen Bahnen übertroffen; auch wo sie von einigen dieser Länder (z. B. von Frankreich, Dänemark) aus zu indirektem Frachtverkehr gelangen konnte, hat sie mit Anstrengung Erfolge errungen. Die erfreulichsten Beweise von der Zunahme des europäischen wie des transatlantischen Verkehrs an Deutschland's Nordseeküste hat die Hamburger Denkschrift vorgelegt. Von der Theilnahme der österreichischen Flagge an der Handelsbewegung in Triest werden Kundigere sprechen können. Bei alledem kann aber nicht in Abrede gestellt werden, daß unser Handel und unsre Schifffahrt bei weitem ausgedehnter seyn, daß sie dem Lande gar große und wesentliche Hilfsquellen aufschließen müßten, wenn die andern Staaten sie frei gewähren ließen, nicht die härtesten Fesseln in jeder Zone ihnen angelegt und unter dem Schutz und Vorschub der eignen Schifffahrtsgesetzgebung ihnen selbst die natürlichsten und wichtigsten Verbindungen mit überseeischen Ländern verkümmert, deren Vortheile für sich ausgebeutet hätten. Es darf angenommen werden, daß unsre Schifffahrt in ihrem beschränkten Kreise, gerade weil sie darauf beschränkt, nicht anderweitig abgezogen ist, vielleicht noch weiter die Rivalität des Auslandes zurückdrängen wird; aber aus

ihren engen Grenzen kann sie nicht hinaus, sie kann nur noch enger und härter eingeschlossen werden, so lange Deutschland wehrlos den auswärtigen Seemächten gegenübersteht. Es haben die neuern Völker, eines nach dem andern, so wie das Gefühl der National-Einheit erstarkte, und so wie die Einsicht in den wechselseitigen Verband der Interessen der Industrie, des Handels und der Rhederei zunahm, Maaßregeln ergriffen, um sich die Richtungen des Verkehrs zu sichern, die der Staatspolitik und der gesammten Arbeit der Nation wesentlich zusagten, selbst mit Aufopferung manchen kleinen Vortheils, und ohne geringfügige Verlegenheiten zu scheuen. Den Staaten ist es vor Allem darum zu thun gewesen, die natürlichen Hauptverkehrswege ihres Handels lebendig zu machen. Bis auf den heutigen Tag ist dies Bestreben und das darauf gegründete System der Handelspolitik im Zunehmen begriffen; um von den größern Staaten zu schweigen, denen sich 1845 Rußland durch die Einführung von Differentialzöllen zugesellt hat, hat sich vor wenigen Jahren Belgien, haben sich Dänemark und Schweden, hat sich kürzlich auf der andern Hemisphäre Brasilien zur Annahme jenes Systems entschlossen. Wo irgend Staaten ihre Einheit und Selbstständigkeit fühlen und auf die Handelsinteressen ihr Augenmerk richten, da werden sie auch auf eine Schifffahrtsgesetzgebung bedacht seyn, um die natürlichen Richtungen ihres Verkehrs sich zu sichern und fremde Eingriffe abwehren zu können.

Der einzige Staat, der jetzt sich anschickt, nachzulassen von der Strenge seiner Schifffahrtsgesetzgebung, ist England, nachdem er die unermeßlichen Erfolge derselben gesichert hat; zur transatlantischen Schifffahrt ist er jetzt erbötig, auch andere Staaten zuzulassen. England hat sich zu diesem Schritte entschlossen im Angesicht der Bestrebungen, die es in Deutschland erblickte, eine nationale Schifffahrts-Politik zu begründen, und den Forderungen Nordamerika's gegenüber.

Nordamerika hat das wahrhafte und gerechte System der Handelspolitik, das der Reciprocität; dasselbe wollen wir zum Unsrigen machen. Wir wollen Gegenseitigkeit nehmen und geben. Wir wollen es auch England gegenüber. Wir wollen seine Schifffahrt bei uns zulassen, so weit es die unsrige bei sich zuläßt. Aber um uns die

Vortheile der Gegenseitigkeit sichern zu können, um einem Staate Begünstigungen zu erweisen, der uns begünstigt, um einem Staat, der mit uns verbunden ist, die Verbindung mit uns nothwendig zu machen, um Staaten, die unsern Handel bedrücken und beschränken, durch Repressalien zur Gerechtigkeit zu zwingen, dazu brauchen wir ein Gesetz, das unsre Schifffahrt und die in Folge des Gesetzes oder vertragsmäßig ihr gleichgestellte Schifffahrt bevorzugt, die andre benachtheiligt. So brechen wir der Handelsfreiheit Bahn; wir gewinnen die Richtungen, die uns natürlich sind; wir dringen zurück, die uns hemmen, und wagen bei zur allgemeinen Handelsfreiheit, die uns immer das letzte Ziel ist. Bis heute sind wir das Opfer unsrer sogenannten Handelsfreiheit, die eine Sklaverei unter den Gesetzen aller fremden Nationen ist. Wir müssen eintreten in die Reihe der Völker, die mit einander unterhandeln, unterhandeln auf der Grundlage gleicher Bevorzugungen. Das konnten wir bisher nicht.

Wenn England also seine Navigationsakte theilweise aufhebt, so ist das gar kein Grund für uns, mit der Grundlegung einer deutschen Schifffahrtsgesetzgebung zurückzuhalten; noch bleibt genug von jener Akte selbst stehen, was in unserm großen Interesse wäre, allmälig zu entfernen; dann aber bleiben noch die andern Nationen mit ihren Schifffahrtsakten. Wir wollen ihnen, wir wollen auch den Engländern gerecht werden; wer solche Beschränkungen aufhebt, dem gegenüber sollen auch die unsern fallen. Es kommt dazu, daß Deutschland als Ein Handelsgebiet auftreten muß, und wie kann es als solches in seiner auswärtigen Handelsbewegung auftreten, als durch ein gegen alle äußere Nationen gleiches und gerechtes Schifffahrtsgesetz.

Es fragt sich nur, wie weit wir die Maaßregel ausdehnen. Das muß von dem Bedürfniß und von dem praktisch Möglichen abhängen. Und da würde ich in keinem Falle rathen, den europäischen Verkehr mit irgend einer Beschränkung zu belasten; unsre Schifffahrt hat sich dies Terrain, so weit es unser wesentliches Interesse angeht, großentheils erstritten und behauptet es durch ihre Ausdauer und gar manche Vortheile, die unserm Schiffbau und Schiffsdienst zu Gute kommen. Auf diesem Gebiete bedarf unsre Flagge keiner Aufmunterung, es sind dies ihre gewohnten Bahnen. Und dann würde die Handhabung des

Systems gar zusammengesetzt und schwierig seyn, wenn wir hier jeder Beschränkung mit einer gleichen begegnen wollten.

Vielmehr darf die Maaßregel nur unsern transatlantischen Handel betreffen. Hier ist es, wo unsre Schifffahrt einen Anreiz bedarf, wo wir den Vorsprung, den fremde Staaten durch ihre Schifffahrtsakten gewonnen haben, einbringen müssen, wo wir den Staaten, die uns Gerechtigkeit verweigert haben, empfindlichen Abbruch thun können, wo wir den Vortheil unsrer Rhederei auf's Engste mit dem der Industrie verknüpfen werden; hier ist eine Maaßregel, die einfach und unbeschwert sich in's Werk setzen läßt, und die nicht feindlich gegen den einen oder andern Staat auftritt, sondern gegen Alle gleich ist, so Alle von dem festen Willen Deutschland's überzeugt, seine Handelsinteressen künftig als eine gemeinsame Angelegenheit zu behandeln.

Es ist also nicht eine verwickelte Schifffahrtsakte, die ich empfehle, sondern die Maaßregel von Differentialzöllen, wodurch wir die auf eignen oder auf gleichgestellten Schiffen andrer Nationen über unsre Häfen eingehenden (wichtigsten) transatlantischen Artikel im Zoll begünstigen. Man würde diejenigen Artikel auswählen, in denen der überseeische Verkehr Deutschland's am lebhaftesten ist. Durch diese Maaßregel würde unter Andrem die ungeheure Einfuhr holländischer Colonialprodukte bei uns aufhören. Zum ersten Mal hätten wir ein Mittel, mit Holland auf günstigere Bedingungen zu unterhandeln.

Bis hieher habe ich die Maaßregel der Unterschiedszölle vom politischen Gesichtspunkt aus, als nothwendig dargestellt; ich will nun ihre Wirkung auf unsre Schifffahrt, unsern Handel und unsre Industrie ausführen, und nachweisen, daß sie auch von dieser Seite nothwendig gefordert werden.

Der Grundsatz, der uns bei der Anordnung der materiellen Interessen überall zu leiten hat, ist der, daß wir ihre Glieder, in welche sie sich verzweigen, in lebendigste Wirkung auf einander bringen. Wie die Bodencultur der Industrie, diese wieder jener vorarbeitet, so muß auch der Handel und die Industrie sich gegenseitig in die Hände arbeiten. Die wechselseitige Förderung der schaffenden und der den Umsatz bewirkenden Kräfte der Nation muß planmäßig belebt und gesichert, die wesentlichen Interessen der Industrie und des Handels

müssen unter die wirksame Obhut des Nationalganzen gestellt werden. Der Handel geht gerne seine eignen willkürlichen Wege, und diese sollen ihm auch nicht verkümmert werden, aber seine wichtigste, seine lohnendste Aufgabe wird er immer im engsten Zusammenhang mit den Bedürfnissen der Industrie und der Bodencultur erfüllen, in der Einfuhr der Materialien, in der Ausfuhr der Produkte. Die Erscheinung, welche uns die deutschen Hansestädte in ihrer Isolirung darbieten, ist das treue Bild von der Zusammenhangslosigkeit unsres Handels und unsrer Industrie. Dies Verhältniß muß aufhören; die Willkür und Planlosigkeit, mit der unser auswärtiger Handel bisher zu Werke ging, muß durch eine Maaßregel überwunden werden, welche dem Handel und der Schifffahrt ein wesentliches Interesse einflößt, sich den Forderungen der Industrie eng anzuschließen. Es geschieht dies dadurch, wenn die direkte Einfuhr transatlantischer Produkte in den deutschen Häfen zur Regel gemacht wird.

Die auf diesen Zweck berechnete Maaßregel der Differentialzölle wird gleich sehr die vaterländische Rhederei, wie den Handel und Gewerbfleiß heben, wird ihren solidarischen Zusammenhang lebendiger fördern als jedes andere Mittel. Dem dazu befähigten Theile unserer Rhederei müssen gewisse und sichere Ziele gesetzt werden, wie sie zugleich unserem Handel und unserer Produktion entsprechend sind; die Aussicht auf gewisse und lohnende Rückfracht soll ihr den Muth zu längerer Fahrt gewähren. Statt daß, wie bisher, unsere Schifffahrt in's Ungewisse geht, ohne gewisse Aussicht auf Rückladung, oder in fremder Frachtfahrt ihre Existenz fristet, während der größere Theil des deutschen transatlantischen Eigenhandels von fremder Schifffahrt betrieben wird, statt daß unsere Rhederei bei dem allgemeinen Mitbewerb aller durch eigene Schifffahrtsgesetzgebung beschützten und unsere Concurrenz ausschließenden Staaten zuletzt vorzieht, unvortheilhafte Frachten nach den nächsten Küsten, als vortheilbringende, aber unsichere Fahrten nach fernen Küsten zu übernehmen, soll sie nun in der Vermittlung des deutschen Eigenhandels lohnende und sichere Beschäftigung finden, soll sie neue Abzugsmärkte aufsuchen, weil sie der Rückfrachten sicher ist, soll sie auf regelmäßige Bewegung rechnen können, von der sie ohne eignen Nachtheil auch gar nicht wird abgehen

bieten, soll sie die großen Vortheile, die wohlfeiler Schiffsbau, wohlfeile Verproviantirung, Seetüchtigkeit der jetzt im Auslande beschäftigten Matrosen, den deutschen Schiffen gewähren, im Wetteifer mit den Flotten der Ursprungsländer und der zu gleicher Berechtigung zugelassenen Staaten geltend machen, sollen dem Schiffbau, der durch den ihm gewährten Schutz mehr Vertrauen gewinnen wird, Capitalien zufließen; soll eine selbstständige Handelspolitik der inländischen Rhederei die Aussicht sichern, auch von andern Staaten zu Begünstigungen zugelassen zu werden.

Die Erfolge aber, die sich in unmittelbarer Folge mit den erwähnten Vortheilen der Rhederei für Handel und Gewerbe von einer Begünstigung des directen transatlantischen Verkehrs erwarten lassen, dürften darin gefunden werden, daß der deutsche Kaufmann mit gleicher Zuversicht den Handel ergreife, wie etwa der englische, der sich im ausschließlichen Besitz seines Marktes weiß, daß mit der sichern Aussicht auf Rückfracht auch das Exportgeschäft zunehme, daß der begünstigte inländische Rheder, indem er auf regelmäßige und direkte Fahrten angewiesen ist, überseeische Absatzwege suche, daß sich mit dem regelmäßigen Rhedereigeschäft die überseeischen Handelsfaktoreien vermehren, wodurch der gegenseitige Bedarf besser beurtheilt, der Austausch erleichtert wird, daß die Bevölkerung der Produktionsländer darüber aufgeklärt werde, ob die Consumenten ihrer Landesprodukte jenseit des Canals und am Zuiderzee und nicht vielmehr in Deutschland zu suchen sind, daß unsere See- und Rheinstädte sich zu großen Stapelplätzen für Colonialwaaren erheben, daß die deutschen Hafenplätze oder innern Geldmärkte zu Wechselplätzen benutzt und nicht alle die Vortheile, die mit weit aussehenden Handelsgeschäften verbunden sind, London und Amsterdam überlassen bleiben; daß die Vortheile der eigenen Spekulation unsern Unternehmern zufallen, statt daß die werthvollen Ladungen aus den Erzeugungsländern erst in holländischen und englischen Häfen einen Gegenstand der Gewinnsucht bilden und dann von dort aus nach geschehener Umladung, Lagerung u. s. f. meist mit großem Nebengewinn dem hiesigen Consumenten gegen baares Geld überlassen werden; daß die innigeren Verbindungen, welche andere Handelsstaaten mit den überseeischen Ländern anknüpfen, indem sie für ihre Waaren Colonialwaaren nehmen, die uns

dann zugeführt werden, vielmehr uns zufallen; daß der Vorsprung, den die fremden Fabrikanten durch den von den Gesetzgebungen ihres Landes begünstigten direkten Verkehr vor den unsrigen haben, eingeholt werde; daß die Reciprocität des Exports und Imports, die doch immer bei allen Abweichungen und Verwickelungen des Verkehrs den unverkennbaren Grundzug bilden, mehr und mehr auch bei uns Geltung erlange.

Unsere Ausfuhr an industriellen Produkten muß offenbar in dem Maße zunehmen, als unsere Rhederei die transatlantischen Handelsgebiete selbst aufsucht, und gegen unsere Ausfracht die überseeischen Produkte zurücknimmt; um die Vortheile, welche die Bezahlung der Waare mit Waare bietet, bringen wir uns, wenn wir nicht die indirekte Zufuhr, also die Zufuhr der Colonialwaaren aus europäischen Häfen beschränken.

Es ist nicht zu leugnen, daß in Bremen, Hamburg, Stettin, Triest der direkte transatlantische Handel in Zunahme begriffen ist; von sich selbst hat unsere Schifffahrt sich zur Verfolgung dieser Richtung getrieben gefühlt, die allein unserem Handel Größe, Kraft und Stetigkeit verleihen und unserer Industrie neue glänzende Aussichten eröffnen kann: wie sollte es schädlich und gefährlich seyn, diesen Trieb durch eine handelspolitische Maaßregel zu verstärken, zu befestigen, seine Erfolge uns zu garantiren, wenn doch damit in die übrigen Richtungen des Verkehrs nicht im mindesten eingegriffen, namentlich die europäischen Verkehrsbahnen ganz unangetastet gelassen werden.

Von Hamburg aus hat man indeß das, was die deutsche Schifffahrt für die direkte transatlantische Fahrt bereits gewonnen, in mehrfacher Hinsicht überschätzt; ich hatte schon früher Gelegenheit, dieser Hamburgischen Behauptung, als habe Deutschland seinen transatlantischen Handel schon überwiegend den eigenen Kräften gesichert, entgegenzutreten. Ich habe damals darauf hingewiesen, daß die indirekten Bezüge über Hamburg selber immer noch einen durchschnittlichen Werth von 20 Millionen Mark Banco repräsentiren, während andere Seestaaten so gut wie gar keinen indirekten Import für den eigenen Consum, vielmehr Ueberschuß an direkter Einfuhr zur Versorgung anderer Märkte haben; sodann, daß die direkten Zufuhren

über Hamburg bei weitem nicht alle in nationalen Schiffen oder in denen der Ursprungsländer gehen (von 105 Schiffen, die 1846 von Brasilien auf Hamburg gingen, waren 43 deutsche, aber 11 englische, 20 schwedische, 17 dänische u. s. w.); ferner, daß ein sehr ansehnlicher Theil von den als direkt angegebenen Bezügen ihrer Meinung nach als indirekte anzusehen seyen, weil sie mit englischen Manufakturen und andern Ausfrachten bezahlt, in Coves erst ihre Direktion nach einem deutschen Hafen bekommen; sodann, daß das offenbare Mißverhältniß unserer Ausfuhren nach überseeischen Ländern über die Hansestädte zu den Einfuhren auf das deutlichste den Mangel an Zusammenhang und Wechselseitigkeit in unsern transatlantischen Beziehungen enthüllten; ferner daß die als günstig gerühmten Verhältnisse der Hansestädte in dieser Hinsicht nicht die mindeste Anwendung auf die andern großen Gebiete Deutschland's, vornehmlich auf die über belgische und holländische Häfen versorgten industriereichsten Gebiete zuließen; endlich daß doch immer ein großer Unterschied bestehe zwischen einem heute zufällig faktisch bestehenden Verhältnisse, das sich morgen ändern kann, und einem gesetzlich garantirten. Ich sprach schon damals meine Meinung dahin aus, daß das producirende Binnenland, das allgemein einen vermehrten überseeischen Absatz herbeiwünsche, und ein Recht darauf zu haben glaube, bei der großen Consumtion jenseitiger Produkte in Deutschland wohl über diese Sache ein sicheres Urtheil habe, und sich in seinem richtigen Gefühl durch alle Hamburger Bedenklichkeiten nicht werde täuschen lassen.

Ich halte es hier nicht für nöthig noch auch an der Stelle, die Einwendungen gegen die Differenzialzölle ausführlich zu widerlegen; sie reduciren sich alle auf die Vertheuerung der Fracht und der Preise der transatlantischen Waaren. Ich habe sie anderwärts ausführlicher widerlegt, und bemerke hier nur so viel in Betreff der Fracht, daß es Deutschland nicht sowohl an Schifffahrtskräften, als an zweckmäßiger und gesicherter Verwendung gefehlt hat, daß, wo es zu einer regelmäßigen direkten Verbindung kommt, die Frachtpreise einen gewissen mäßigen Satz einhalten und die Gelegenheiten erst in diesem Falle sich regeln, daß die Concurrenz der deutschen Seeplätze unter

einander und im Wetteifer mit den Flotten der Ursprungsländer und der durch Gesetz oder Vertrag uns gleich zu stellenden Nationen weder eine Steigerung der Frachtpreise noch einen Mangel an Frachtgelegenheit wird aufkommen lassen. Denn wir wollen ja nichts Anderes ausschließen, als die Zufuhr von Colonialprodukten aus europäischen Entrepots, und die Vermittelung des überseeischen Handels durch Nationen und Schiffe, die nicht vertragsmäßig das Recht dazu von uns erhalten haben. Die Besorgniß vor Preissteigerung der transatlantischen Erzeugnisse erweist die Erfahrung anderer mit Schifffahrtsgesetzgebungen ausgerüsteter Länder als ungegründet; die durch die Begünstigung angezogene Schifffahrt wird unsere Stapelplätze auf das reichste versehen. Mit Freuden weise ich auf den regen Antheil hin, den die reichsten Gebiete des Zollvereins für diese Angelegenheit versprochen haben, und hege die volle Zuversicht, daß wir uns sehr wohl die Kraft und die Mittel zutrauen dürfen, um auf der Grundlage dessen, was in größter Fülle schon in den Hansestädten und andern Hafenplätzen Deutschland's vorhanden ist, unsere Schifffahrt zu dem Aufschwunge zu bringen und unserem Handel gerade durch die Zollgesetzgebung den Muth und das Vertrauen einzuflößen, daß alle unsere Bedürfnisse auf das Vollkommenste gedeckt seyn werden.

Die Befürchtungen Hamburg's und der Ostseehäfen kann ich nicht für begründet halten. Ihr europäischer Verkehr bleibt durchaus ungestört, ihr Zwischenhandel wird nicht durch die Maaßregel berührt. Nur einen Zweig des Handels, auf den sie die Macht der Verhältnisse schon mehr und mehr hingetrieben hat, den direkten transatlantischen Verkehr sollen sie unter Begünstigung ihrer Flagge zu höherer Ausbildung bringen; je mehr Hamburg zum Stapelplatz direkt bezogener Colonialwaaren und Lagerplatz deutscher Ausfuhrartikel geworden ist, um so mehr hat ja der Abzug dieser Waaren nach dem Norden zugenommen; daß es auch ferner der Zwischenmarkt für den neuopäischen Norden bleiben kann, dafür wird ein vernünftiges Entrepotsystem sorgen, so gut wie ein solches England's Häfen ihren großen Zwischenhandel erhalten hat. Auch in den Ostseehäfen ist die direkte Zufuhr schon bisher im Zunehmen begriffen; Stettin's Handel hat sich von selbst schon größere Ziele gesetzt, als die es bisher ver-

folgte und gewiß ohne die mindeste Störung weiter verfolgen wird, (Holz und Weizen nach England, und die Retouren von da), und für die andern Hafenplätze der Ostsee eröffnet sich wenigstens die Aussicht auf ausgedehnte Theilnahme an der begünstigten Rhederei. Die Verhältnisse zu England aber werden sich bei seiner angebahnten liberalen Handelsrichtung gewiß freundlich gestalten, so daß den Ostseehäfen ihre wichtige Handelsverbindung mit diesem Lande in keiner Weise verkümmert werden wird. England würde sich und seine nächsten Interessen, die ihm in der Anordnung seiner materiellen Angelegenheiten immer in erster Linie stehen, am meisten verletzen. Was aber Dänemark und seinen Sundzoll betrifft: so bekommen wir an einem Differenzialzoll ein ferneres Zwangsmittel gegen diesen Staat; seine Theilnahme an unserem Handel, seine Concurrenz mit unseren Schiffen auf unserem eigenen Handelsgebiet ist so bedeutend gewesen, daß es diesen Verlust nicht leicht verschmerzen wird.

Es unterliegt hiernach wohl keinem Zweifel, daß über alle die geringen Bedenken, welche in neuerer Zeit von einigen Seiten gegen eine Handelseinigung Deutschland's auf Grundlage eines Differenzial-Zollgesetzes aufgeboten worden sind, die politische Nothwendigkeit und das dringende Verlangen der materiellen Interessen Deutschland's siegreich hinweg schreitet. Alle jene Bedenken hätten dann nur einigen Schein, wenn es sich bloß um die Einfuhr handelte. Wenn uns bloß daran gelegen wäre, reichliche und wohlfeile Zufuhr von Colonialwaaren zu haben, so ließe sich manches dafür anführen, daß dem indirekten Bezug der Vorzug gegeben, das Risiko dem Holländer und Engländer überlassen werde. Indem dann unsre Absicht nur darauf gerichtet seyn könnte, von den reichbesetzten Märkten, die andre Staaten in direktem Verkehr gewonnen, uns ohne Gefahr und nach Belieben ganz aus der Nähe zu versorgen, bedürften wir in diesem Falle kaum einer Rhederei, außer zu diesen nächsten Fahrten. Aber bei diesem Gesichtspunkt darf das deutsche Volk und seine Handelsgesetzgebung nicht stehen bleiben. Unser Gewerbfleiß ist mehr und mehr erstarkt; die Massen, die er unter gedrückten Bedingungen, großentheils auf eigne Rechnung und Gefahr ausführt, sind ein Beweis, daß Ausfuhr ihm nothwendig ist. Außer den Zweigen, die

jetzt schon ausführen, werden bald andre dazu reif werden, sie werden den Tropenländern bieten können, was England ihnen jetzt bietet. Die Zukunft wird die Nothwendigkeit dieser Ausfuhren vermehren. Wer will den Strom industrieller Entwicklung hemmen? Bei dem Absatz aber entscheidet nicht allein Güte und Billigkeit; es ist nöthig, Märkte aufzusuchen, lebhafte und regelmäßige Verbindungen in Kauf und Verkauf mit ihnen zu unterhalten. Diesem Beruf kann sich nur die eigne Rhederei unsres Vaterlandes unterziehen. Wenn wir vermehrte Ausfuhr nöthig haben, wenn auch der Kaufmann auf sie angewiesen ist, dann tritt die Frage, die hier behandelt wird, in ein ganz anderes Licht, als wenn es sich bloß von der Einfuhr handelt. Dann müssen wir die Ausfuhr an die Einfuhr zu knüpfen suchen, dann müssen wir sehen, daß wir die eine mit der andern bezahlen; dann kann uns der indirekte Bezug, die Vermittlung durch ein drittes, selbst interessirtes, selbst industrietreibendes Volk, oder durch einen Staat, dessen Colonien nichts von uns brauchen, in keiner Weise nützen, wir müssen selbst Fuß fassen in den Ländern, wohin wir Abzug suchen, wir dürfen die Gefahr, den langen Weg nicht scheuen, wenn unsre Kräfte dabei erstarken. Wir haben ein Recht, ein natürliches Recht zum Absatz unsrer Produkte da, wo wir die Landesprodukte nehmen. Aller sichre dauerhafte Handel beruht auf diesem Rechte. Wo wir regelmäßig als Käufer auftreten, da sind wir auch als Verkäufer gern gesehen.

Diese regelmäßige Beziehung zu erreichen, andren industriereichen und seefahrenden Nationen die Vortheile, die sie dort über uns erlangt haben, abzugewinnen, dem Handel für den weiteren und gefahrvolleren Weg, den er im Interesse unsres Absatzes unternimmt, einen Anreiz zu gewähren, den er, wie gesagt, für den direkten Import weniger hat, und so die Rhederei als Mittel zu fördern, das ist der Zweck der von mir empfohlenen Maaßregel. Es ist eine große und wichtige Angelegenheit, die hier zu fördern ist, die gemeinsame Sache des aneinander erstarkenden Handels und Gewerbfleißes.

Wenn wir den Handel näher an die Interessen des Gewerbfleißes heranziehen, geben wir zugleich jedem von beiden das Seine, das, was ihm zukommt. Wie jetzt die Sachen stehn, muß der ausführende

Fabrikant auch den Kaufmann in den häufigsten Fällen machen, er muß noch den Handel mit Retouren auf sich nehmen. Er muß in seiner Fabrikation auf alle Arten und Sorten sich einrichten, weil er selbst nachher zusehen muß, was er anbringen kann. Zu seinem Gelde kommt er nur spät, im langsamsten Umsatze. Auch hier muß die Theilung der Arbeit eintreten mit ihren wichtigen Folgen, die überall in der Vervollkommnung der auf sich gewiesenen Glieder der großen Kette bestehen. In unseren Hafenplätzen muß sich künftig ein wahrer Großhandel ausbilden, der der binnenländischen Fabrikation in die Hände arbeitet und die Sorgen der Waarenvertreibung ihr abnimmt; in unsern Häfen müssen sich Stapelplätze der Rohmaterialien bilden. Alles das ist nur möglich, wenn eine Schifffahrtsgesetzgebung in's Leben tritt.

Ich habe die Zuversicht, daß wir die Zolleinigung Deutschland's, und die Einigung der Schifffahrtsinteressen erreichen; mit beiden eröffnet sich eine glänzende Aussicht für unser großes Vaterland; neue Aufgaben für fleißige Hände und unternehmende Geister. Und damit bahnt sich die solideste Grundlage für die Einheit Deutschland's an, für dies Werk, an dem nicht der gute Wille allein, sondern auch die reellen Interessen bauen müssen, soll es gelingen, nicht Monden lang, sondern Jahrzehende lang.

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

NOV 11 '60 H

WIDENER
BOOK DUE
JUL 8 1981
CANCELLED

Ger 2172.10.7
Deutschland's Zolleinigung :
Widener Library
002869824
3 2044 086 053 725